

АНАЛИЗ УГОЛОВНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАН И РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

На современном этапе в области урегулирования дорожного движения действуют признанные большинством стран международные документы: Конвенция о дорожном движении 1968 г., Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 г., Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 г., Протокол о разметке дорог к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 г., и ряд других международных документов. В то же время уголовное законодательство в области безопасности дорожного движения во многих странах различается и имеет свои особенности, например в части привлечения к уголовной ответственности.

Исходя из особенностей законодательства, регламентирующего уголовную ответственность за совершение преступлений в области безопасности дорожного движения, государства можно разделить на три группы. К первой группе относятся государства, уголовное законодательство которых прямо предусматривает уголовную ответственность за совершение дорожно-транспортного преступления, где объектом посягательства выступает безопасность движения и эксплуатации транспорта. Это такие государства, как Беларусь, Испания, Болгария и Латвия. Вторую группу составляют государства, которые, устанавливая уголовную ответственность за причинение смерти или тяжких телесных повреждений человеку, не рассматривают безопасность дорожного движения и эксплуатации транспорта в качестве объекта посягательства (охраны). К таким странам можно отнести Эстонию. Третья группа – государства, которые вообще не различают уголовную ответственность непосредственно за совершение преступлений в области безопасности дорожного движения. Причинение смерти или вреда здоровью человека в данном случае квалифицируется как посягательство на жизнь и здоровье человека, а механическое транспортное средство выступает в качестве орудия преступления. К данной группе стран относятся Германия, Швейцария, Япония, Китай.

В Уголовном кодексе Испании 1995 г. ст. 379–383 размещены в гл. 4 «Преступления против безопасности на транспорте» разд. XVII «Преступления против коллективной безопасности». Согласно ст. 383 причинение водителем вреда жизни и здоровью потерпевшего, независимо от его тяжести, влечет наказание в виде тюремного заключения на срок до двух лет. При этом санкцией данной статьи предусмотрена обязательность гражданской ответственности для виновного.

В свою очередь, ст. 342 Уголовного кодекса Болгарии 1968 г. размещена в гл. 11 «Общепасные преступления» разд. II «Преступления на транспорте и других путях сообщения». Санкция данной статьи за причинение смерти или тяжкого телесного повреждения потерпевшему предусматривает ответственность в виде лишения свободы на срок до двух лет или исправительных работ.

В Уголовном кодексе Латвии 1998 г. ст. 260 размещена в гл. 21 «Преступные деяния против безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, водного и воздушного транспорта». При этом законодатель предусматривает срок лишения свободы в зависимости от степени тяжести телесных повреждений, полученных потерпевшим. Так, согласно ч. 1 ст. 260 нарушение правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортных средств, если оно совершено лицом, управляющим транспортным средством, и если в его результате потерпевшему нанесено легкое телесное повреждение с расстройством здоровья или телесное повреждение средней тяжести, наказывается лишением свободы на срок до двух лет. Согласно ч. 2 ст. 260 за то же нарушение, если в его результате потерпевшему нанесено тяжкое телесное повреждение или если оно повлекло смерть человека, виновное лицо наказывается лишением свободы на срок до десяти лет.

Особенностью уголовных кодексов вышеуказанных стран является то, что содержащийся в них рассматриваемый состав преступления построен по типу материальных, т. е. в число обязательных признаков объективной стороны входят само деяние, наступившие последствия и причинная связь между ними.

Уголовный кодекс Эстонии содержит лишь одну статью, предусматривающую наступление уголовной ответственности за автотранспортные преступления, – ст. 204, в которой выделяются такие признаки, как нарушение правил безопасности движения или эксплуатации механических транспортных средств лицом, управляющим механическим транспортным средством, и наступление общественно опасных последствий в виде смерти или причинения особо тяжкого и тяжкого телесного вреда. Квалифицирующие признаки – смерть двух или более лиц, управление в состоянии алкогольного или иного одурманивающего опьянения. При этом данная норма содержится в гл. 11 «Преступления против общественного порядка и общественной безопасности».

В Германии уголовная ответственность за совершение дорожно-транспортного преступления предусмотрена § 315b, 315c, 316 Уголовного кодекса, размещенными в разд. 28. Однако эти параграфы не предусматривают ответственность за причинение телесных повреждений либо смерти в результате нарушения правил дорожного движения. В данном случае действия будут квалифицироваться как убийство (§ 212) либо нанесение тяжких телесных повреждений (§ 226), совершенные в силу небрежности. Такой же подход в уголовном законе Франции. Наказание за причинение смерти при эксплуатации транспортного средства назначается по ст. 221-b «Убийство по неосторожности».

В Уголовный кодекс Швейцарии включена глава «Преступления и проступки против общественного транспорта», однако отсутствует норма, закрепляющая ответственность за преступления против безопасности дорожного движения. Квалификация происходит по ст. 117 «Неосторожное убийство». Аналогичным образом такого рода преступления квалифицируются в Японии и Китае.

Для сравнения рассмотрим уголовное законодательство, регламентирующее ответственность за преступления, связанные с нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, в нашей стране.

В Уголовном кодексе Республики Беларусь 1999 г. ст. 317 размещена в гл. 28 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» разд. X «Преступления против общественной безопасности и здоровья населения». В настоящей статье законодатель предусмотрел состояние опьянения как признак, влияющий на степень тяжести наказания. Согласно ч. 2 ст. 317 за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицом, управляющим транспортным средством, повлекшее по неосторожности смерть человека либо причинение тяжкого телесного повреждения, предусматривается ответственность в виде исправительных работ на срок до двух лет, или ограничение свободы на срок до пяти лет, или лишение свободы на тот же срок с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью или без лишения. Санкция ч. 4 ст. 317 за то же нарушение, совершенное лицом, управляющим транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения или в состоянии, вызванном потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ, предусматривает наказание в виде лишения свободы сроком до восьми лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью.

Таким образом, анализ уголовного законодательства в области безопасности дорожного движения в различных государствах показал, что закрепление статей, по которым уголовная ответственность наступает за совершение преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, в главах и разделах Уголовного кодекса не всегда происходит по объекту преступления.

УДК 343.8

В.А. Якимов

О НЕКОТОРЫХ АСПЕКТАХ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ КОРРУПЦИИ

Конституция Республики Беларусь определяет жизнь, здоровье, права человека и его свободы как основные ценности правового государства. Защищенность человека от преступных посягательств, включая нормальное функционирование системы государственной службы, выступает приоритетом для развития любого общества. С учетом положений Концепции национальной безопасности Республики Беларусь, утвержденной Указом Президента Республики Беларусь от 9 ноября 2010 г. № 575, отметим, что эффективность противодействия коррупции является национальным интересом нашего государства. При этом коррупционные проявления отнесены к основным реальным или потенциальным угрозам национальной безопасности, а комплексное совершенствование процессов предупреждения коррупции во всех ее проявлениях наравне с противодействием терроризму и экстремизму признано важнейшим направлением нейтрализации внутренних и внешних угроз для страны.

Процесс криминализации коррупцией отдельных сфер белорусского общества вызывает тревогу и требует проведения взвешенной и целенаправленной политики противодействия. В этой связи государство обеспечивает в соответствии с основополагающими принципами правовой системы наличие органа или органов (лиц), специализирующихся на борьбе с коррупцией с помощью правоохранительных мер.

Вместе с тем представители специализированных органов, ответственных за реализацию правоохранительной функции государства, также подвержены риску криминального заражения коррупцией, в силу чего имеет место противоречие между возложенными на специализированные субъекты задачами и реализуемой ими деятельностью.

Так, в соответствии с Законом Республики Беларусь от 17 июля 2017 г. № 263-З «Об органах внутренних дел Республики Беларусь» на ОВД в соответствии с их компетенцией возложены задачи по защите жизни, здоровья, чести, достоинства, прав, свобод и законных интересов граждан Республики Беларусь, иностранных граждан и лиц без гражданства от преступных и иных противоправных посягательств; обеспечению их личной и имущественной безопасности; защите прав, свобод и законных интересов организаций от преступных и иных противоправных посягательств. Если специализированные органы сами вовлекаются в преступную деятельность, восстановление социальной справедливости, общая и частная превенция априори недостижимы. Наоборот, это способствует и воспроизводству рецидивной, профессиональной, организованной преступности.

Ввиду того что задачи, выполняемые ОВД, имеют особую важность в любом государстве и от их выполнения зависит эффективность функционирования некоторых сфер жизни общества, коррупционные проявления в деятельности ОВД недопустимы. Однако если проанализировать статистические данные, отражающие число привлеченных к уголовной ответственности по уголовным делам о коррупционных преступлениях за последние 10 лет, то можно увидеть волнообразное изменение количества осужденных с тенденциями как к увеличению (например, на 44,8 % в 2018 г. по сравнению с 2017 г.), так и к уменьшению (например, на 32,1 % в 2020 г. по сравнению с 2019 г.). Вместе с тем уменьшение количества выявленных лиц не исключает вероятности увеличения доли латентных деяний, совершаемых в том числе и сотрудниками ОВД.

Проблема предупреждения коррупции в ОВД в нашем государстве является малоизученной. Отдельные аспекты противодействия коррупции различными субъектами профилактики исследовались в научных трудах В.А. Ананича, О.И. Бажанова, И.И. Басецкого, А.В. Башана, Г.А. Василевича, А.М. Клима, Д.Г. Мороза, О.В. Русецкого, Т.Г. Терещенко и др. Подобного рода изыскания имели место и в Российской Федерации, и в других странах ближнего и дальнего зарубежья. Так, некоторые исследователи рассматривали теоретические, историко-правовые и социологические аспекты коррупции, разрабатывали уголовно-правовые и криминологические меры ее предупреждения в правоохранительных органах, включая ОВД. Отдельные аспекты уголовно-правового и уголовно-исполнительного характера предупреждения коррупции исследовались в работах С.А. Алтухова, К.М. Абиева, Ю.А. Афиногенова, Б.В. Волженкина, В.Ф. Кириченко, А.И. Кирпичникова, Н.В. Кучерявого, М.Д. Лысова, В.Е. Мельникова, М.Г. Миненка, Г.К. Мишина, Н.В. Тарасова и др.